Ontario

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2011

Table des matières

La Commission 4

Message du Président 5

Organigramme 6

Information financière pour l'année 2011 7

Demandes reçues 8

Demandes de permis spéciaux traitées 9

Demandes de permis reçues par région 10

Résumés des demandes présentées en vertu des articles 2, 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* 11

Résumés de décisions rendues 12

À: L'honorable David C. Onley
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2011.

Respectueusement,

Bob Chiarelli
Ministre

À: L'honorable Robert Chiarelli, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2011.

Respectueusement,

Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2011)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

Message du Président

La Commission des transports routiers de l'Ontario (CTRO) administre la législation fédérale et provinciale : la *Loi sur la Commission des transports de l'Ontario*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* (Canada). En vertu de la législation, la Commission régule l'entrée dans l'industrie du transport de passagers et le développement ordonné de l'industrie du transport de passagers contre compensation utilisant des véhicules de transport en commun à l'intérieur de l'Ontario ainsi qu'en direction ou en provenance de d'autres juridictions.

La Commission reçoit deux types de demandes: des demandes pour obtenir de nouveaux privilèges de transport ou des privilèges additionnels et des requêtes de personnes intéressés alléguant des contraventions à la législation.

Le personnel de la Commission passe plus de temps avec les opposantes afin de trouver un compromis qui est acceptable à toutes les parties éliminant la nécessité de tenir une audience publique. Ce traitement a réduit de façon dramatique le nombre d'audiences publiques et les coûts et le temps dédiés au processus par les parties.

L'article 24 of the *Loi sur les véhicules de transport en commun* donne le pourvoir à la Commission de fixer, à sa discrétion, les frais associés aux procédures ainsi que les autres frais afférents. La Commission doit imposer aux parties les frais d'audience et des enquêtes nécessaires. Les frais qui sont recouvrés ainsi que les frais de demandes sont collectés par la Commission et déposés directement au Fond consolidé du revenue.

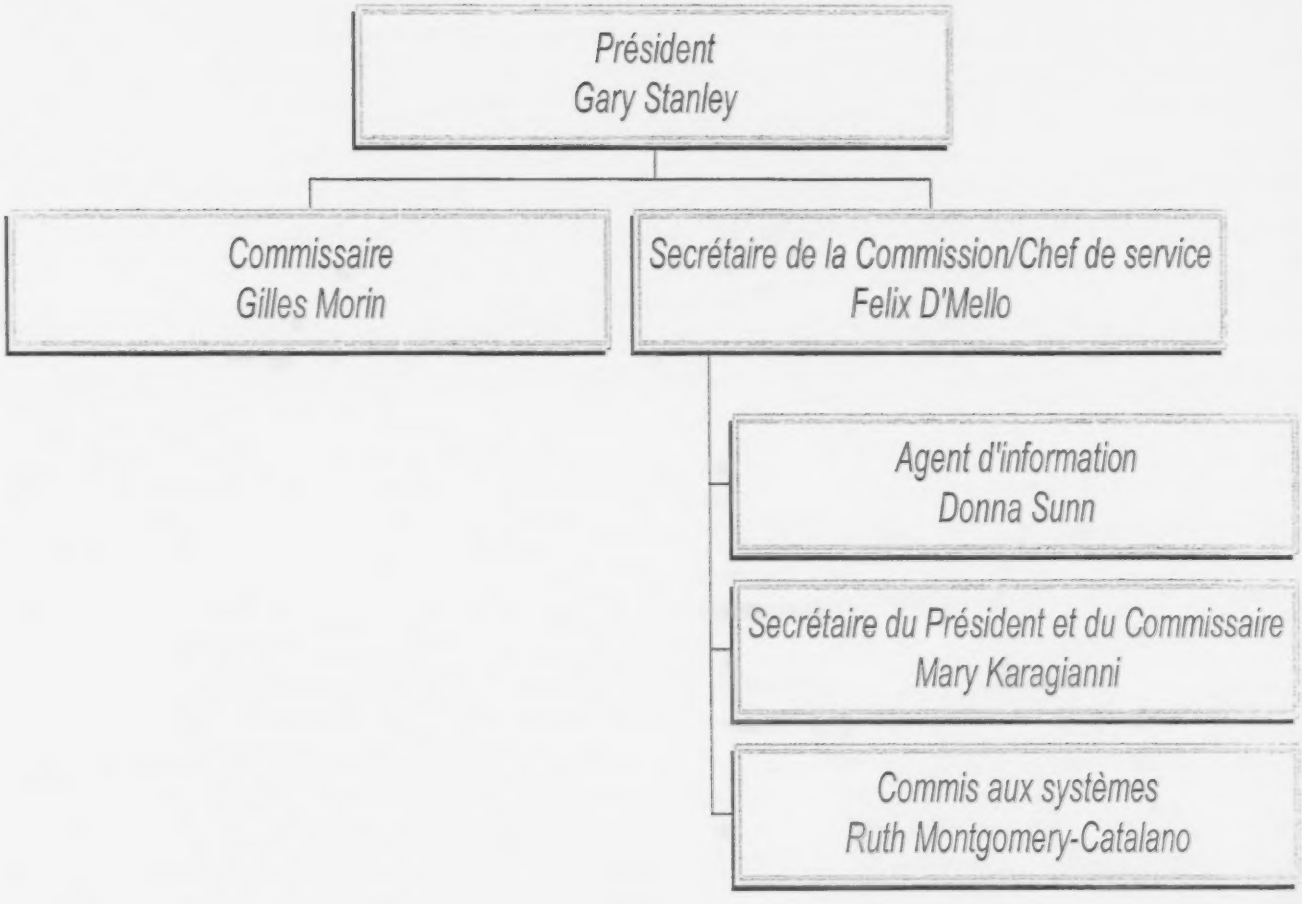
La Commission continue d'émettre ses décisions à l'intérieur du délai de deux semaines de l'audience publique ou de la réponse finale reçue dans le cas d'une audience écrite.

Servir le public d'une manière efficace and prompte continue d'être la priorité de la Commission.

Gary R. Stanley
Président

Organigramme

(au 31 décembre 2011)



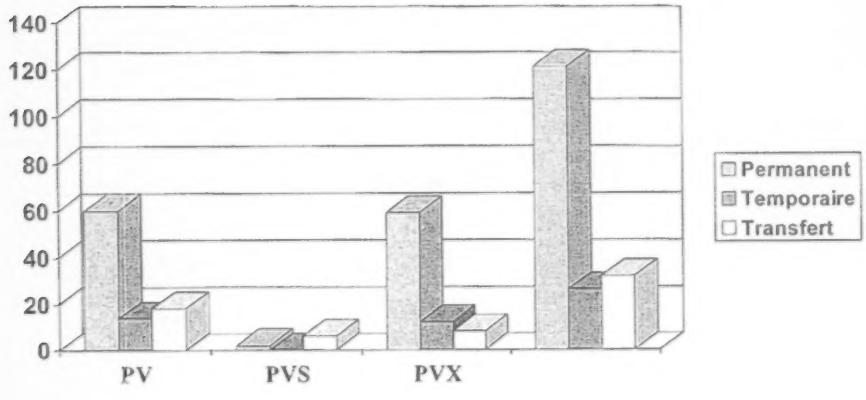
INFORMATION FINANCIÈRE

Revenus/Recouvrements	2011	2010
Frais de dépôt des demandes	55,319	51,311
Demandes de permis spéciaux	4,280	4,899
Frais d'audiences imposés	540	16,283
Échange américain	-357	29
Total	**64,782$**	**72,522$**

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	412,887$	408,643$
Voyages et communications	12,289	17,839
Équipement et fournitures	26,810	24,483
Total	**451,986$**	**450,965$**

Coût net d'exploitation de la Commission	**387,204$**	**378,443$**

Demandes reçues

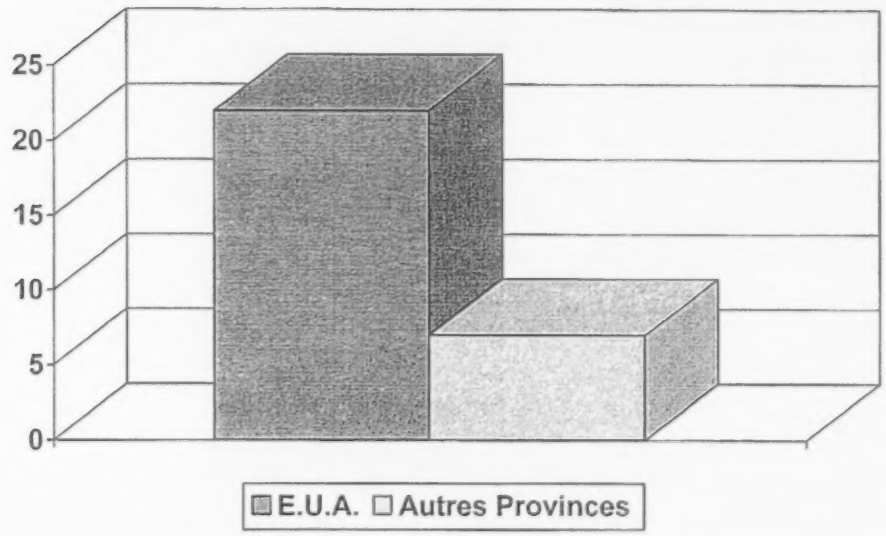


Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	60	2	59	121
Temporaire	14		12	26
Transfert	18	6	8	32
TOTAL	92	8	79	179

Legende:

PV	Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)
PVS	Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)
PVX	Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale)

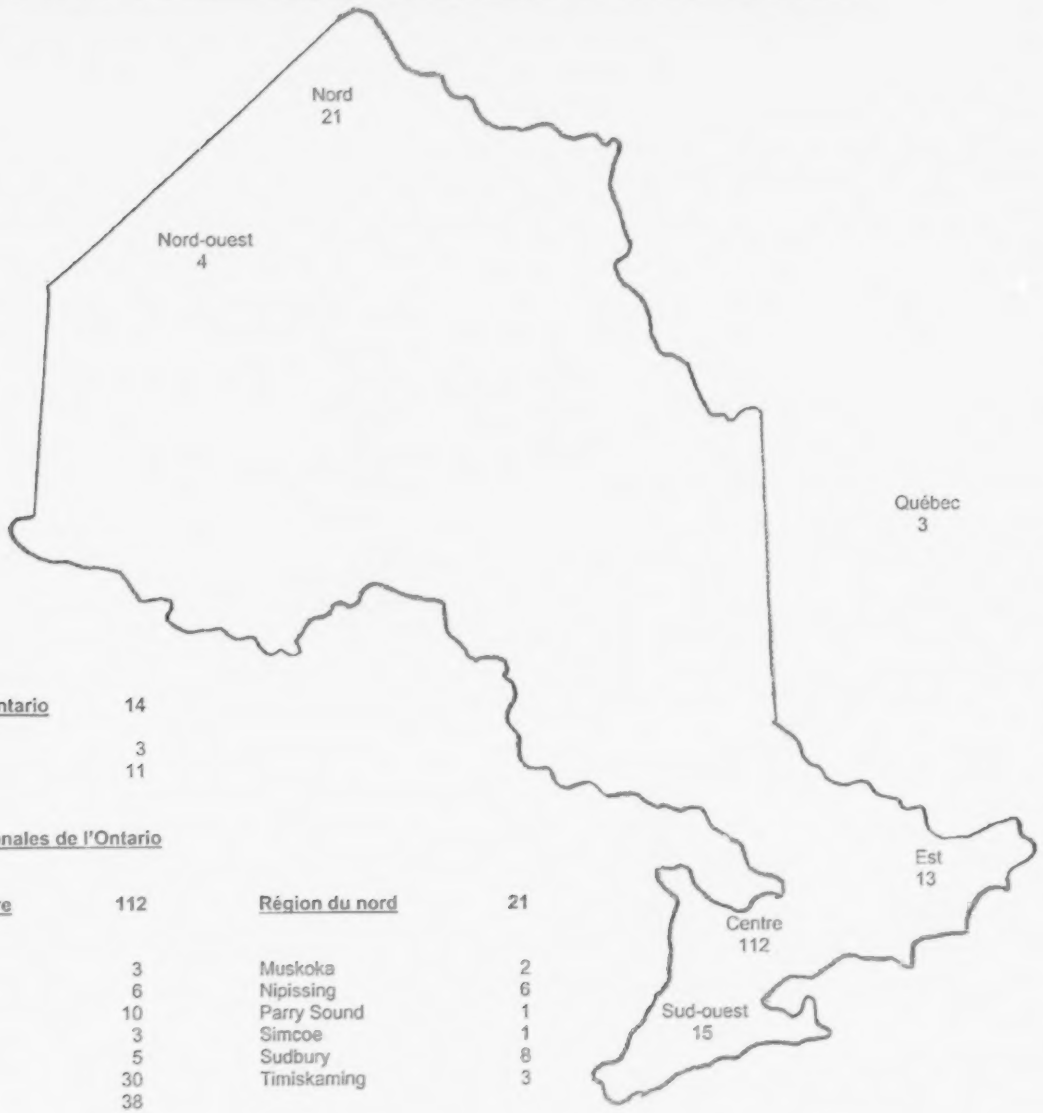
Demandes de permis spéciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.		22
Autres Provinces		7
	TOTAL	**29**

Demandes reçues par région



Extérieur de l'Ontario	14
Québec	3
États-Unis	11

Frontières régionales de l'Ontario

Région du centre	112
Barrie	3
Durham	6
Halton	10
Hamilton	3
Niagara	5
Peel	30
Toronto	38
York	17

Région du nord	21
Muskoka	2
Nipissing	6
Parry Sound	1
Simcoe	1
Sudbury	8
Timiskaming	3

Région du nord-ouest	4
Thunder Bay	4

Région de l'est	13
Frontenac	1
Hastings	3
Ottawa	2
Renfrew	2
Stormont, Dundas & Dundas	5

Région du sud-ouest	15
Brant	2
Bruce	1
Chatham Kent	2
Essex	2
Grey	2
Middlesex	2
Waterloo	4

Résumés - Demandes en vertu des articles 2,10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun

Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.

Note : À moins d'indication contraire tous les frais imposés doivent être payés au ministre des finances.

NOM/ADRESSE	DÉCISION	FRAIS IMPOSÉS
Wathke Bus Lines Ltd. Desboro, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$
Wes-Tour Bus Ltd. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$
MIB Limousine and Concierge Services Inc. Mississauga, ON	La Commission a ordonné la cessation immédiate du service	500$

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2006 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Loi sur les véhicules de transport en commun:	**LVTC**
Loi sur les transports routiers:	**LTR**
Service sur horaire:	Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.
Service nolisé:	Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

Demanderesse:	**Delaney Bus Lines Ltd. («Delaney») Avonmore, ON**	**Dossier: 25089-A1(T) 25089-A2(T)**
Opposante:	417 Bus Lines Ltd. («417»)	
Demandes:	Demandes de permis de transport intra-provincial et extra-provincial sur horaire entre (a) le Canton de North Glengarry et la Ville de Gatineau, Québec et (b) le Canton de North Glengarry et la Ville d'Ottawa. Au début de l'audience, le Président a souligné que les règles de pratique et de procédure de la Commission s'appliquant aux demandes de permis temporaires indiquent que les demandes de permis de transport temporaires ne peuvent être accordées que s'il y a urgence que ne peut rencontrer les transporteurs détenant déjà des permis de transport.	
Preuve de la demanderesse:	417 exploite un service d'autobus avec l'accord de Transit Eastern Ontario («TEO»). TEO a publié un avis indiquant qu'il y aura une restructuration ainsi que des changements au service couvert par le contrat entre 417 et TEO. En effet, en vigueur le 1er avril 2011 le service sur la route 557 a été discontinué et les passagers ont dû trouver des alternatives au service discontinué. Un de ces choix	

est pour les passagers de se rendre à un autre point et de là prendre un autre service de 417/TEO. Suite à cet avis le public a approché Delaney afin qu'il offre un service similaire à celui abandonné. Ainsi Delaney a déposé les présentes demandes afin d'offrir le service abandonné.

Delaney avait l'intention d'offrir le même service que celui offert par 417/TEO. Comme le service a été discontinué immédiatement le public s'est retrouvé sans service. 417 ne pouvait offrir le service sans le consentement de TEO à cause des conditions imposées par son permis.

Preuve de l'Opposante:

417 a indiqué qu'à l'origine le North Glengarry Prescott Russell Transport Board («NGPRTB»), o/a TEO a fait un appel d'offres pour un contrat pour offrir un service de transport sur les routes établies par NGPRTB. 417 a obtenu le contrat. Les routes sont établies par TEO. 417 reçoit un montant forfaitaire pour donner le service et ce montant est ajusté annuellement. Le contrat contient une formule de compensation mais dû à la diminution des passagers, le subvention provinciale pour l'essence a été réduite de manière drastique. Conséquemment, il en a résulté un déficit d'exploitation qui a été divisé entre les cantons et municipalités du NGPRTB participants. Toutes les routes ont été analysées et celles qui avaient le plus bas nombre de passagers ont été réduites ou coupées. La route 557 a été éliminée à cause du petit nombre de passagers. On a offert des solutions alternatives aux passagers mais ils n'étaient pas satisfaits de ces alternatives. Si la subvention provinciale pour l'essence est augmentée TEO reprendra le service.

Décision:

Les règles de pratique de la Commission indiquent que les demandes pour des permis temporaires ne sont accordées que s'il est démontré qu'il y a urgence pour le service qui ne peut être offert par des transporteurs détenant un permis.

La preuve démontre que le service n'est pas présentement offert sur la route 557.

En se basant sur le support du public déposé au dossier, la Commission est d'opinion que le service est requis de manière urgente et qu'aucun détenteur de permis peut offrir le service. Les demandes ont été accordées sujet à la restriction suivante : il n'y aura aucun embarquement ou de débarquement de passagers à l'intersection Highland Road/417 Park & Ride qui est un point desservi par 417.

Demanderesse: **Delaney Bus Lines Ltd. («Delaney») Avonmore, ON**

Dossier: 25089-A1& A2

Opposante: 417 Bus Lines Ltd. («417»)

Demandes: Demandes de permis de transport intra-provincial et extra-provincial sur horaire entre (a) le Canton de North Glengarry et la Ville de Gatineau et (b) le Canton de North Glegarry et la Ville d'Ottawa.

Des permis temporaires ont été émis à Delaney avec la restriction qu'aucun passager ne soit embarqué ou débarqué à l'intersection de Highland Road/417 Park & Ride.

Décision:

Besoins en transport du public

La Commission est d'opinion que relativement aux demandes de permis permanents le test statutaire de besoin et commodité du public a été rempli. Delaney remplit les besoins du public en vertu de ses permis temporaires et cela continuera en vertu des permis permanents lorsqu'ils seront accordés. La preuve des besoins du public a été démontrée par les nombreuses lettres de support de la part des résidents de North Glengarry. Les succès modestes de Delaney lors du premier mois de service en vertu du permis temporaire confirme ce fait. L'abandon de la route 557 par 417 et la Commission des transport de North Glengarry, Prescott et Russell a eu pour effet de laisser les résidents de North Glengarry sans service direct en direction de Gatineau et Ottawa. Il n'est pas raisonnable de s'attendre à ce que le public voyage de longues distances afin de prendre un autobus qui pourrait tout aussi bien être pris dans leur communauté locale.

Impact économique sur les détenteurs de permis existants

Les pertes économiques subies par 417 n'ont pas été causées par l'émission du permis à Delaney. Les pertes ont été causées par l'abandon de la route 557 par NGPRTB. 417 ne peut offrir le service que s'il y a un contrat avec NGPRTB. 417 a allégué que si Delaney obtenait le permis, les passagers peuvent décider de ne pas embarquer à l'intersection Highland Road/417 Bus Ride et 417 subirait des pertes additionnelles et possiblement l'abandon d'une autre route par NGPRTB. S'il n'y aucun arrêt dans North Glegarry, la municiplalité se retirerait du NGPRTB résultant en une subvention sur l'essence réduite.

Cependant, le Canton de North Glengarry a subséquemment confirmé par lettre qu'il n'aurait aucun engagement financier or contractuel avec le NGPRTB au-delà du 31 décembre 2011 et a supporté Delaney dans ses tentatives de servir le public dans le Canton de North Glengarry.

La Commission est d'opinion que Delaney a rencontré les conditions du test des besoins et de la commodité du public et les demandes de permis permanents ont été accordées.

La Commission n'a pu déterminé à partir de la preuve au dossier s'il devrait y avoir une restriction au permis interdisant à Delaney de prendre or de débarquer des passagers en route. La Commission a ordonné une audience publique afin de décider de cette question seulement.

Après l'émission de l'ordonnance, les parties se sont mises d'accord pour ajouter au permis la restriction suivante:

À condition qu'en vertu de cette extension il n'y ait aucun embarquement ou débarquement de passagers à l'intersection Highland Road/417 Park & Ride;

De plus à condition que: la Partie (ii) de la présente restriction deviendra ineffective lorsque la Commission des transports routiers aura déterminé que 417 Bus Lines Ltd. a abandonné le service d'embarquement et de débarquement de passagers à l'intersection Highland road/417 Park & Ride.

Suite à l'accord entre les parties, l'audience publique a été annulé et les permis ont été émis.

Demanderesse:	**The Corporation of the City of Niagara Falls («Niagara») Niagara Falls, ON**	**Dossier: 08578-N**
Opposante:	Greyhound Canada Transportation ULC («Greyhound»)	
Demande:	Demande de permis de transport sur horaire entre St. Catharines et Niagara Falls.	
Preuve de la demanderesse:	Niagara a passé un contrat avec la Municipalité régionale de Niagara, St. Catharines Transit et Welland Transit afin de partager le service sur horaire à être offert entre le centre-ville de St. Catharines, le centre-ville de Niagara Falls et le centre-ville de Welland. Le service devait commencer rapidement. Niagara devait opérer entre Niagara Falls et Welland et St. Catharines, du lundi au samedi à une heure de fréquence entre 7 heures le matin et 9 heures le soir. St. Catharines Transit et Welland Transit devait donner un service complémentaire de façon à ce que tout le territoire des trois municipalités soit desservi. Le service devait faire ses frais. Toute perte serait subventionnée par la Municipalité régionale de Niagara, laquelle a supporté la demande. Une pétition a été signée par les membres du public demandant le service et a été déposée au support de la demande. En réponse à l'opposition de Greyhound, Niagara a indiqué que la Municipalité régionale de Niagara a fait une étude détaillée du	

service présentement offert dans la région et a déterminé qu'il est nécessaire d'intégrer le système d'autobus des trois centres urbains. La Municipalité a fait des consultations auprès des résidents et des transporteurs afin de déterminer le niveau d'intérêt pour le service. Greyhound, qui était au courant de 4 rencontres tenues et en dépit du fait d'y avoir été invité a choisi de ne pas assister à une seule rencontre. Greyhound n'a non plus assisté aux rencontres du Conseil régional qui ont été tenues pour discuter du dossier. De plus, Greyhound n'a pas réagit aux résultats de l'étude qui a été faite afin de collecter l'information de toutes les parties, clients et des transporteurs. Greyhound a opposé la demande de Niagara mais n'a rien fait lorsque la St. Catharines Transit Commission a fait une demande similaire à celle de Niagara.

Le service proposé fournira un service continu à travers les centres urbains de la Région. Les résidents pourront utiliser une service familier et abordable ... et un voyage continu en direction ou à travers les municipalités contigües et cela à un prix abordable. Une étude préparée par des professionnels indique que les résidents de la Région sont en faveur des options améliorés et attirantes du côté économique du service de transport inter-municipal additionnel. Niagara a allégué qu'il n'y aura pas d'impact économique sur les opérations de Greyhound parce que Niagara et Greyhound exploitent des routes différentes.

Preuve de l'Opposante:

Greyhound est en affaires depuis 1946. La compagnie exploite neuf départs par jour dans le corridor entre St. Catharines et Niagara Falls. Greyhound est en compétition avec Go Transit et Coach Canada et le public peut choisir entre 76 départs journaliers durant la semaine. Greyhound allègue que Niagara n'a pas prouvé que la demande pour le service a augmenté de façon à justifier un transporteur additionnel sur cette route. Il n'y a eu aucune preuve que les voyageurs se sont plaints du service donné par le transporteur existant sur cette route. L'émission d'un permis à Niagara aura un impact économique significatif sur les opérations de Greyhound. L'ajout d'un service sur horaire journalier additionnel sur un marché déjà très compétitif va causer une diminution de la qualité du service entier offert sur cette route. La compétition intense que Greyhound reçoit de la part de Go Transit va éroder le nombre de passagers et l'émission d'un permis additionnel va entrainer une coupure de service and va avoir un impact négatif sur le service existant. Niagara n'a pas rencontré le test de nécessité et commodité publiques et la demande doit être rejetée.

Décision:

Dans sa prise de décision, la Commission a tenu compte des **besoins en transport du public, l'impact sur le transporteur détenant déjà un permis si le permis est accordé et la capacité de la demanderesse à fournir le service demandé.**

La demande a été déposée suite à une étude exhaustive des besoins en transport des résidents de la Région. La Région a passé un contrat avec les trois grands centres urbains de la Région afin de fournir un service économique et continu entre les trois municipalités. Le service fourni est local avec des arrêts périodiques en cours de route. Le service offert par Greyhound fait partie du service entre Toronto et la frontière canado-américaine à Niagara Falls et ne s'adresse pas spécifiquement aux résidents de la Région du Niagara. Le service offert par les trois municipalités sera un service horaire tandis que Greyhound offre de 5 à 6 départs par jour entre les deux terminus d'autobus.

La Région a engagé une firme de consultant afin de faire une étude des besoins en transport des résidents de la Région. Une série de rencontres publiques et de sessions d'information ont été tenues afin de recueillir l'information de la part des utilisateurs du service et des transporteurs qui offrent le service. Quoique Greyhound ait été invité un représentant de la compagnie ne s'est pas présenté ou n'a pas fait représentations. Si le service proposé était pour avoir un impact sur leurs opérations la compagnie aurait dû en faire part à la Région.

En se basant sur la preuve présentée la Commission a conclu que Niagara a établi le test de la nécessité et de la commodité publiques.

Greyhound, étant une partie intéressée, a le fardeau de prouver que l'émission d'un permis à Niagara aura un impact économique sur ses opérations.

Greyhound a fait des allégations d'impact négatif mais n'a fourni aucune preuve quantifiant cet impact. La Commission, lors de décisions précédentes, a mis l'emphase sur l'importance de quantifier l'impact économique anticipé. Au minimum Greyhound aurait dû fournir le nombre de passagers transportés entre les municipalités et les revenus qui ont été générés. Cette information n'a pas été fournie à la Commission et sans cette information la Commission est dans l'impossibilité de déterminer s'il y a eu des pertes significatives pour Greyhound. Pourquoi Greyhound n'a-t-il pas opposé une demande similaire faite par une autre municipalité? Pourquoi Greyhound n'a-t-il pas assisté aux rencontres publiques et aux sessions d'information afin d'énoncer leurs préoccupations?

La Commission est d'opinion que Greyhound n'a pas prouvé que l'émission du permis aura un impact négatif sur ses opérations.

Niagara est un détenteur de permis depuis les années 60 et la Commission n'a pas de raison de croire que la compagnie n'a pas la capacité d'offrir le service.

En se basant sur la preuve, la Commission est d'opinion que l'émission du permis servira la nécessité et la commodité publiques.

La demande a été accordée dans sa totalité.

Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2011

Table of Contents

The Board 4

Message from the Chair 5

Organizational Chart 6

Financial Information 2011 7

Applications Received 8

Special Authorities Processed 9

Applications Received by Region 10

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the *Public Vehicles Act* 11

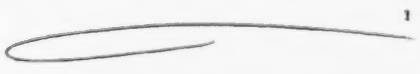
Summaries - Reasons for Decisions 12

To: The Honourable David C. Onley
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2011.

Respectfully submitted,

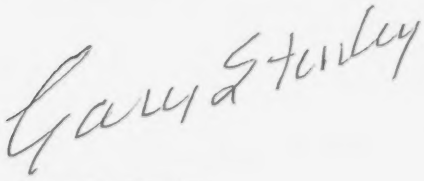


Bob Chiarelli
Minister

To: The Honourable Bob Chiarelli
Minister of Transportation

In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2011.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

Members of the Board (as at December 31, 2011)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

Message from the Chair

The Ontario Highway Transport Board (OHTB) administers both provincial and federal legislation - the *Ontario Highway Transport Board Act*, the *Public Vehicles Act* and the *Motor Vehicle Transport Act* (federal). Under this legislation, the Board oversees the entry into and the orderly development of the business of transporting passengers for compensation in public vehicles within Ontario and to and from other jurisdictions.

The Board receives two types of applications: applications for new or extended authority and applications, filed by interested parties, alleging a contravention of the legislation.

Board staff is spending more time with the opposing parties in an attempt to reach a compromise situation that is acceptable to everyone and thereby eliminating the requirement for a public hearing. This process has dramatically reduced the number of oral hearings thereby reducing costs to the parties and the time involved.

Section 24 of the *Public Vehicles Act* empowers the Board to fix, in its discretion, any costs of and incidental to any proceeding. The Board must charge the parties, in full, for its own costs for any hearing and previous investigations. The recoveries of costs and other licensing fees, collected by the Board on behalf of the province, are deposited directly into the Consolidated Revenue Fund.

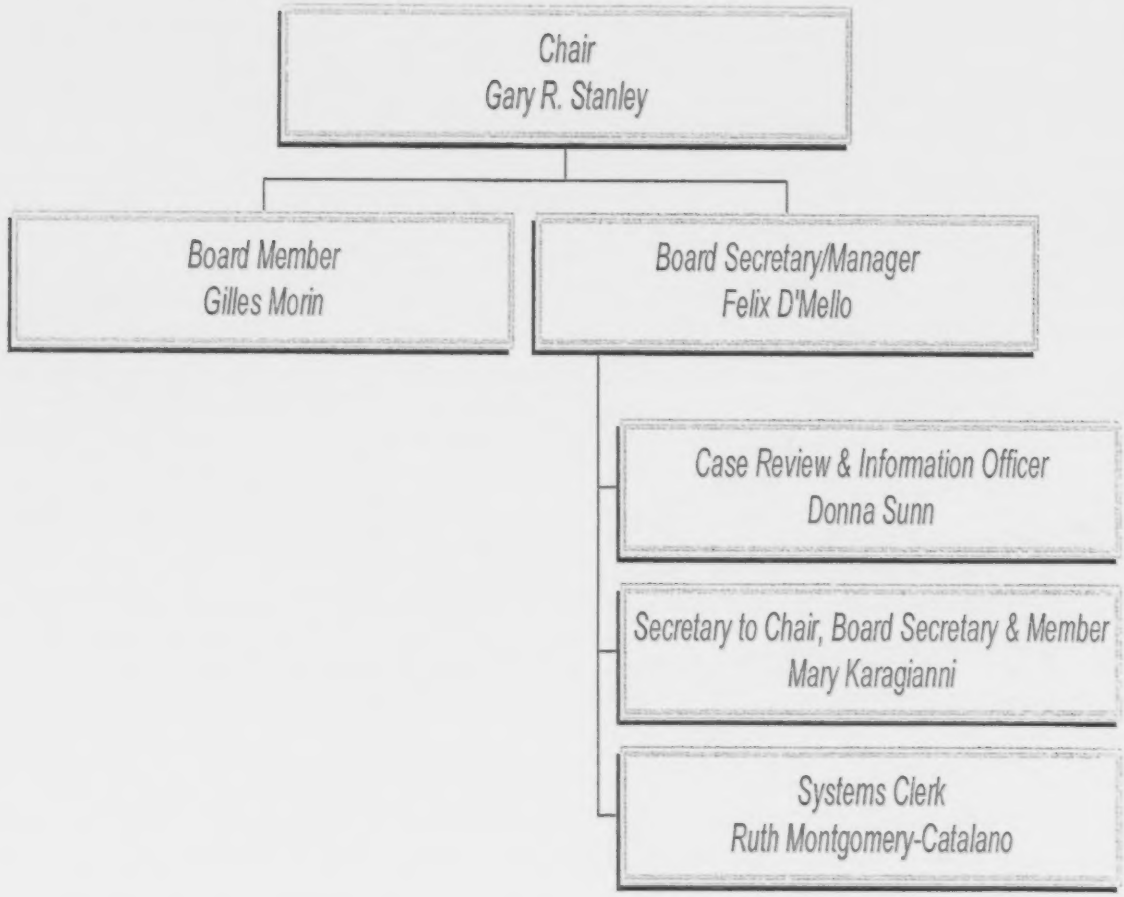
The Board continues to issue its decisions in a timely manner within two weeks of either a public hearing or the date that a final response is received in the case of a written hearing.

Serving the public in an efficient and prompt manner continues to be the Board's top priority.

Gary R. Stanley
Chair

Organizational Chart

(at December 31, 2011)



FINANCIAL INFORMATION

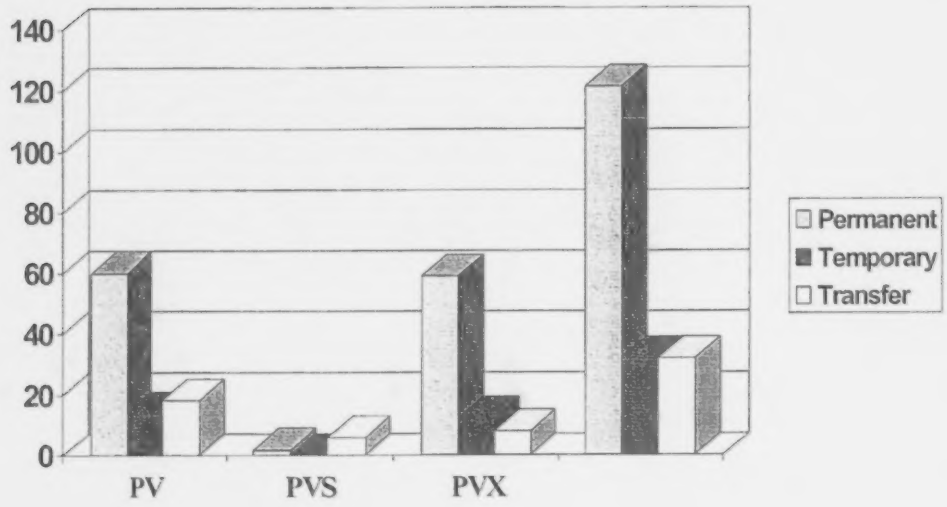
Revenues/Recoveries	2011	2010
Filing Fees	$ 55,319	$ 51,311
Special Authorities	4,280	4,899
Costs Recovered for Hearings	5,540	16,283
U.S. Exchange	-357	29
Total	**$ 64,782**	**$ 72,522**

Expenses		
Salaries, Wages and Benefits	$ 412,887	$ 408,643
Travel and communication	12,289	17,839
Equipment and supplies	26,810	24,483
Total	**$ 451,986**	**$ 450,965**

Net Cost of Board's Operations	**$ 387,204**	**$ 378,443**

Note: Revenues/Recoveries are deposited directly into the Consolidated Revenue Fund.

Applications Received

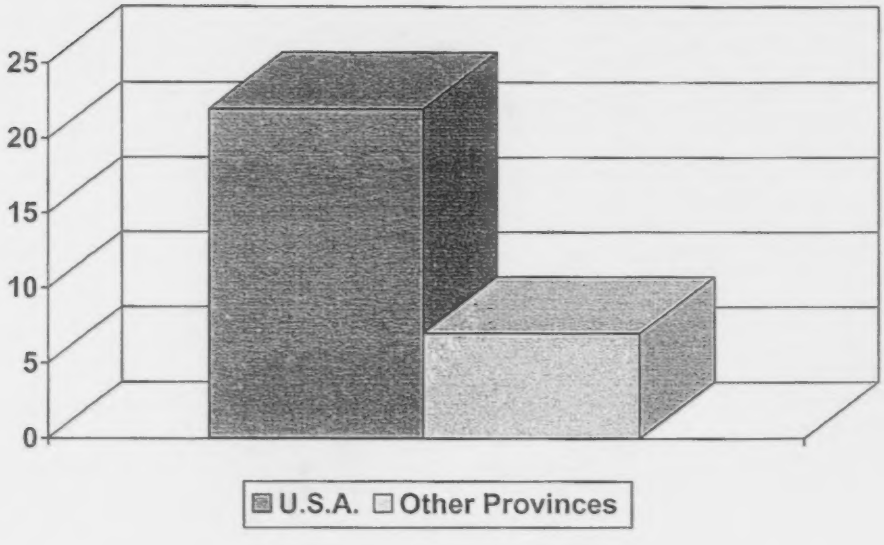


Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	60	2	59	121
Temporary	14		12	26
Transfer	18	6	8	32
TOTAL	92	8	79	179

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

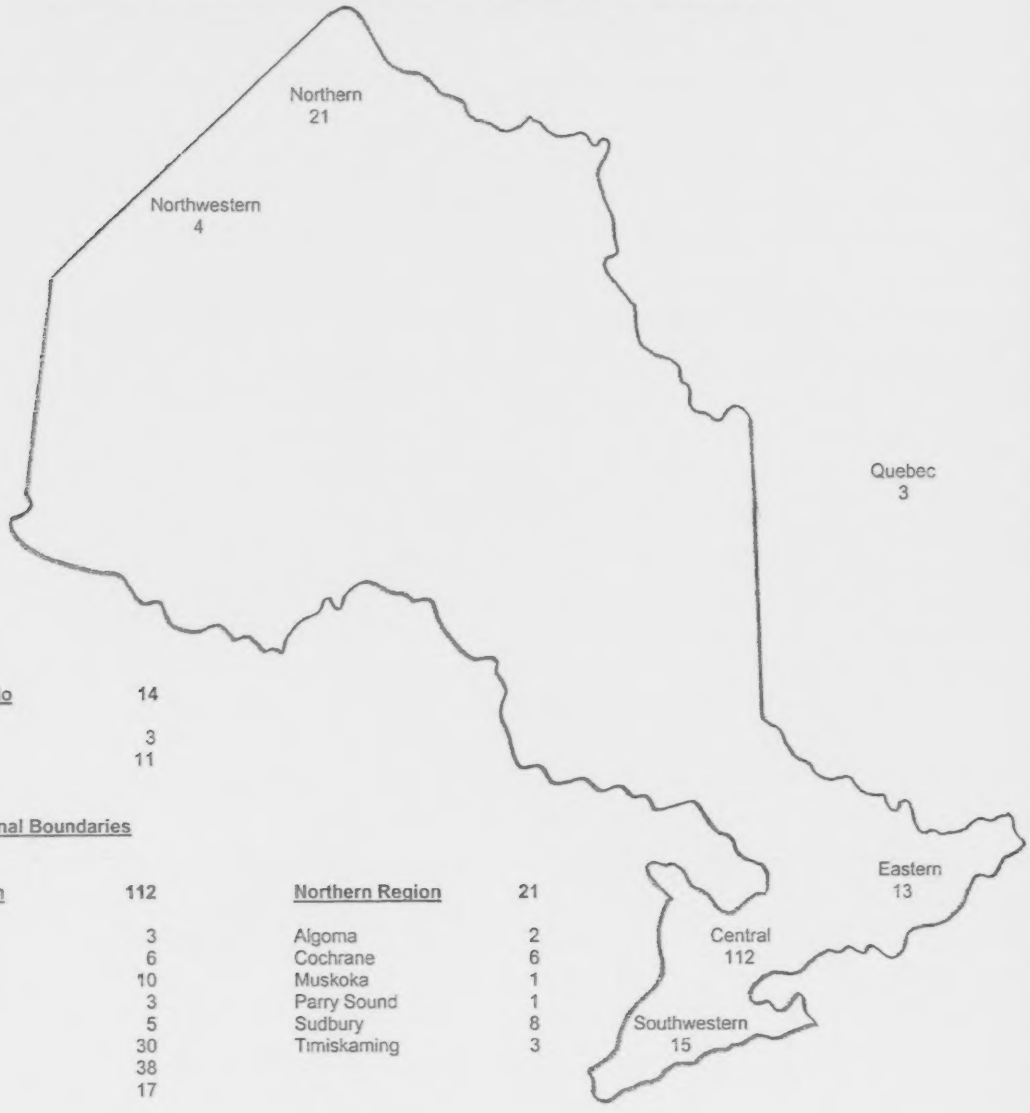
Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	22
Other Provinces	7
TOTAL	**29**

Applications Received by Region



Outside Ontario	14
Quebec	3
U.S.A.	11

Ontario-Regional Boundaries

Central Region	112
Barrie	3
Durham	6
Halton	10
Hamilton	3
Niagara	5
Peel	30
Toronto	38
York	17

Northern Region	21
Algoma	2
Cochrane	6
Muskoka	1
Parry Sound	1
Sudbury	8
Timiskaming	3

Northwestern Region	4
Thunder Bay	4

Eastern Region	13
Frontenac	1
Hastings	3
Ottawa	2
Renfrew	2
Stormont, Dundas & Glengarry	5

Southwestern Region	15
Brant	2
Bruce	1
Chatham-Kent	2
Essex	2
Grey	2
Middlesex	2
Waterloo	4

Summaries - Applications Under Sections 2, 10 & 11 of the Public Vehicles Act

The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 2, 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, and Regulation 982 by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.

Note: All costs assessed are payable to the Minister of Finance unless otherwise stated.

NAME/ADDRESS	DECISION	COSTS ASSESSED
Wathke Bus Lines Ltd. Desboro, ON	Ordered to stop services	$500
Wes-Tour Bus Ltd. Mississauga, ON	Ordered to stop services	$500
MIB Limousine and Concierge Services Inc. Mississauga, ON	Ordered to stop services	$500

Summaries - Reasons for Decisions

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2011 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its office, telephone (416) 326-6732.

Public Vehicles Act:	*PVA*
Motor Vehicle Transport Act:	*MVTA*
Scheduled Service:	A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.
Chartered Trip:	A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.

Applicant:	Delaney Bus Lines Ltd. ("Delaney") Avonmore, ON	File Nos: 25089-A1(T) 25089-A2(T)
Respondent:	417 Bus Line Ltd. ("417")	
Application:	Intra and extra-provincial temporary applications to transport passengers on a scheduled service between (a) the Township of North Glengarry and the City of Gatineau and (b) the Township of North Glengarry and the City of Ottawa. At the commencement of the hearing, the Chair clarified that based on the Board's Practice and Procedures, temporary applications are only granted if it is ascertained that the operating licences requested indicates an urgency that cannot be met by any current licensed carrier.	
Applicant's Case:	417 operates bus routes in agreement with Transit Eastern Ontario ("TEO"). TEO had issued a notice stating that there would be restructuring and changes to the bus routes covered by 417's agreement with TEO. Effective April 1, 2011, service on Route 557 would be discontinued and passengers would have to make alternate plans. One of the alternate choices was for passengers to drive to an alternate site for pick-up by one of 417/TEO's other routes. The public's immediate reaction to these announcements was to approach Delaney to provide a similar service. As a result, Delaney filed the applications to fill the breach in service.	

Delaney's intent was to duplicate the service that was being discontinued by 417/TEO. As the service was being immediately discontinued, the public would have no alternate service. 417 was unable to provide the service without the permission/approval of TEO because of the conditions on their operating licence.

Respondent's Case:

417 stated that initially the North Glengarry Prescott Russell Transport Board (NGPRTB), o/a "TEO" requested carriers to submit tenders for a contract to provide service on routes determined by NGPRTB. 417 was the successful bidder. The routes are determined by TEO. They receive a flat fee for providing the service and the fee is adjusted on an annual basis. There was a funding formula but due to decreased ridership, the provincial gasoline subsidy had been drastically reduced resulting in an operational deficit that had to be split amongst the participating townships/municipalities in the NGPRTB. The routes were all reviewed and those with the lowest ridership were reduced or eliminated. Route 557 was eliminated because of low ridership. Passengers were offered other alternatives but the passengers were not satisfied. Should the provincial gasoline subsidy be increased in the future, TEO would restart the service.

Decision:

Based on the Board's Practices & Procedures, temporary applications are only granted if it is ascertained that the licence requested indicates an urgency that cannot be met by any current licensed carrier.

Based on the evidence, Route 557 will not be available to the public with immediate effect.

Based upon the public support of the applications on file, in the Board's opinion there was an urgency for the service that could not be met by any current licensed carrier. The applications were granted as applied for with a restriction prohibiting any pick-up or drop-off passengers at the Highland Road/417 Park & Ride intersection which is a point serviced by 417.

Applicant:

Delaney Bus Lines")
("Delaney")
Avonmore, ON

File Nos.: 25089-A1 & A2

Respondents:

417 Bus Line Ltd. ("417")

Application:

Applications to transport passengers on a scheduled service between (a) the Township of North Glengarry and Gatineau, Quebec and (b) between the Township of North Glengarry and the City of Ottawa.

As a result of a previous hearing, temporary operating licences were issued to Delaney but with a restriction that there be no pick-up and drop-off of passengers at the Highland Road/417 Park & Ride intersection.

Decision:

Transportation Needs of the Public:

In the Board's opinion, the statutory test of public need and convenience had been met with respect to the permanent applications. The needs of the public were currently being met by Delaney under their temporary authority and would continue to be met when the operating licences are made permanent. The evidence of public need was substantiated by numerous letters of support from the residents of North Glengarry. Delaney's modest success in the first month of operations under the temporary authority also confirmed this fact. The abandonment of Route 557 by 417 and the North Glengarry Prescott Russell Transport Board (NGPRTB) resulted in no direct service to Gatineau and Ottawa for people living in North Glengarry. It was unreasonable to expect the public to drive long distances to catch a bus when it could easily be done by boarding a bus in their local community.

Economic Impact on Licensed Carriers:

Any economic loss sustained by 417 was not related to the granting of the licences to Delaney. The loss is because NGPRTB cancelled Route 557. 417 can only offer the service while under contract to NGPRTB! 417 alleged that if Delaney were licensed, passengers may not board their bus at the Highland Road/417 Bus Ride intersection and would sustain further losses and the possible abandonment of another route by NGPRTB. If the Township of North Glengarry was to have no stops at all in the municipality then it would withdraw from the NGPRTB resulting in lower Ontario Gas Tax subsidies.

However, the Township of North Glengarry subsequently did confirm by letter that they would have no financial or contractual commitments to the NGPRTB beyond December 31, 2011 and also fully supported Delaney's attempts to service the public in the Township of North Glengarry.

In the Board's opinion, Delaney had met the statutory test of public need and convenience and the permanent licences were granted.

The Board however could not determine from the evidence on file if there should be a restriction in the licences prohibiting Delaney from picking up and discharging passengers at any point on its scheduled services. The Board ordered that an oral hearing be held to determine this issue only.

Subsequent to the issuance of the order, the parties on file jointly agreed to the following restrictions to the permanent operating licences:

Provided that there be no pick-up or discharge of passengers at the Highland Road/417 Park & Ride under this extension of the operating licence;

Provided further that: Part (ii) of this restriction shall terminate and cease to have any legal effect upon the Ontario Highway Transport Board making a determination that 417 Bus Line L td. has withdrawn service for the pick-up and discharge of passengers from the Highland Road/417 Park & Ride.

Based on the agreement, the oral hearing was cancelled and operating licences were issued.

Applicant: **The Corporation of the City of Niagara Falls ("Niagara") Niagara Falls, ON** File No.: 08578-N

Respondent: Greyhound Canada Transportation ULC ("Greyhound")

Application: Transportation of passengers on a scheduled service between St. Catharines and Niagara Falls.

Applicant's Case: Niagara had entered into a contract with the Regional Municipality of Niagara, St. Catharines Transit and Welland Transit to share in the provision of scheduled municipal public transit service between downtown St. Catharines, downtown Niagara Falls and downtown Welland. The service was to commence shortly.

Niagara would operate between Niagara and Welland and St. Catharines, Monday to Saturday on an hourly basis between 7:00 a.m. and 9:00 p.m. St. Catharines Transit and Welland Transit would provide complimentary frequency so that trips between the three cities were fully covered. The service would be operated on a break-even basis. Any losses incurred would be subsidized by the Regional Municipality of Niagara which fully supported the application. A petition signed by the public requesting the service was filed in support of the application.

In reply to Greyhound's objection, Niagara stated that Niagara Region had conducted an extensive review of the current bus service within the region and determined that there was a need to integrate the bus system of the three major urban centres. In this respect, the Region conducted workshops for residents and transportation providers to determine the level of interest for this service. Greyhound, in spite of being invited and totally aware of the four meetings, did not attend a single one, nor did they attend any of the Region's Council meetings that were held to discuss the matter. In addition, Greyhound offered no comments to the survey that was conducted to gather information from all parties, customers and service providers. Greyhound opposed the application by Niagara but did not do so when St. Catharines Transit Commission applied for an identical service.

The proposed service would provide a "seamless link throughout the urban centres within the Region. Residents would be afforded an affordable, familiar service..... and seamless travel to or through the

adjacent municipality for one economical fare". A professional survey indicated that residents of the Region were in favour of the "enhanced, economically attractive options for additional inter-municipal transportation". As Niagara and Greyhound were going to operate over different routes, Niagara alleged that there would be no economic impact on Greyhound's operation if the application was granted.

Respondents' Case:

Greyhound has been in business since 1946. They operate nine (9) convenient schedules per day in the corridor between St. Catharines and Niagara Falls. Greyhound was in competition with Go Transit and Coach Canada and the public have 76 different daily schedules during the week. Greyhound alleged that Niagara had failed to prove that there was an increased demand for the service requiring an additional carrier on the route. There was no evidence of complaints of service provided by the existing carrier. The issuance of a licence to Niagara would have a significant economic impact on its operation. Additional daily scheduled services in a highly competitive market would cause a decrease in the quality of the entire service being offered in the corridor. Intense competition from Go Transit was eroding their business and the licensing of another carrier would cause them to cut schedules and negatively impact its existing service. Niagara failed to meet the test of public necessity and convenience and the application should be denied.

Decision:

The Board took into consideration **the transportation needs of the public, the impact on the existing carrier if the application was granted and the applicant's ability to provide the service** when making the decision.

The application was made after an intensive study of the transportation needs of the residents of the Region. The Region then entered into an agreement with the three major urban areas in the Region to provide an economical and seamless service between the three municipalities. The service would be a local service with periodic stops along the way. Greyhound's service on the other hand was part of their through service between Toronto and the Canadian/U.S.A. border at Niagara Falls and not a service provided specifically for the residents of Niagara Region. The three municipalities would be providing an hourly service whereas Greyhound's through service between the two bus terminals would be 5-6 times a day.

The Region used the services of a consulting firm to conduct a study of the transportation needs of the residents in the Region. A series of public town hall meetings and information sessions were held to gather information from the users of the service and licensed carriers that currently offer the service. Although invited, Greyhound did not attend any of the sessions or offer any input. If the proposed service was going to economically impact them, they should have advised the Region of their concerns.

Based on the evidence, the Board concluded that Niagara had established the statutory test of public need and convenience.

Greyhound, as an interested party, had an onus to prove that the issuance of the licence to Niagara would economically impact its operations.

There were allegations by Greyhound of economic impact but they provided no evidence to demonstrate the quantum of this negative impact. The Board has consistently emphasized in previous decisions the importance of quantifying the anticipated economic impact. At the very least, Greyhound should have provided the number of passengers transported between the municipalities and the revenue generated. No such information was provided and without this information it was impossible for the Board to determine if there will be any significant loss to Greyhound. Why did Greyhound not oppose a similar application by another municipality? Similarly, why did Greyhound not attend any workshops and information sessions to state their concerns?

In the Board's opinion, Greyhound failed to prove that the granting of the application would have a negative impact on its operations.

Niagara has been licensed since the 1960's and the Board had no reason to believe that they were unable to provide the service.

Based on the evidence, the Board's opinion was that the issuance of the licence would service public necessity and convenience.

The application was granted as applied for.